



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

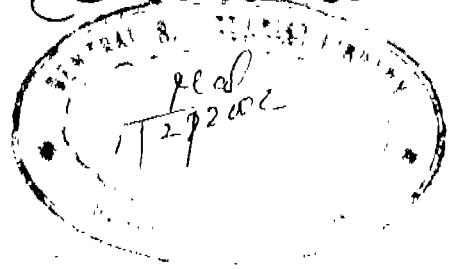
असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 260 ]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 26, 2001/आश्विन 4, 1923

No. 260]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 26, 2001/ASVINA 4, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 26 सितम्बर, 2001

सं. टीएएमपी/35/2001-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार बर्थ आरक्षण प्रभारों संबंधी अपने 22 मार्च, 2001 के आदेश की समीक्षा के लिए चेन्नई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/35/2001-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2001 के 30वें दिन पारित किया गया)

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) ने बर्थ आरक्षण प्रभारों के संदर्भ में इस प्राधिकरण के 22 मार्च, 2001 के आदेश की समीक्षा के लिए प्रस्ताव भेजा है।

2.1. मामले के तथ्य निम्नलिखित हैं :

- (i) इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी की दरों के मान का संशोधन अनुमोदित करते हुए 22 मार्च, 2000 को एक आदेश पारित किया था।

- (ii) इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश के पैरा 11 (vi) में निम्नलिखित बातें कही थीं .
- (क) लागू बर्थ किराये के 25% की दर से बर्थ आरक्षण प्रभार की वसूली कुछ समय पूर्व सरकार द्वारा दी गई संलाह के अनुसार सीएचपीटी द्वारा लागू की गई थी।
- (ख) बर्थ आरक्षण प्रभार की वसूली इस प्राधिकरण की जानकारी में पहली बार सीएचपीटी के प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन से संबंधित मामले में आई थी। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण ने देखा कि उस मामले की कार्यवाही के भाग के रूप में बर्थ आरक्षण प्रभार की धारणा के बारे में गहराई से जाँच करना संभव नहीं था। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने इस मद को पृथक जाँच के लिए सुरक्षित रखा।
- (ग) सीएचपीटी के वित्तीय हितां को ध्यान में रखते हुए, इस प्राधिकरण ने कुछ समय के ठहराव के लिए बर्थ आरक्षण प्रभार की वसूली को स्थगित करने की अनुमति दी थी। परंतु, इस प्राधिकरण ने बर्थ आरक्षण प्रभार की दर में किसी परिवर्तन की अनुमति नहीं दी थी और इस लागू बर्थ किराये की 25% की दर से वसूली को जारी रखने का आदेश दिया था।

2.2. उपर्युक्त स्थिति के अनुसरण में, सीएचपीटी ने अब इस प्राधिकरण से बर्थ आरक्षण प्रभार से संबंधित अपने आदेश की समीक्षा करने का अनुरोध किया है। पत्तन द्वारा इस मामले में महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 54 और धारा 111 की शर्तों के अनुसार अनुदेश प्राप्त करने के लिए (तत्कालीन) भूतल परिवहन मंत्रालय को लिखे गए अपने 29 जून, 2000 के पत्र में उल्लिखित बातों का सार निम्नलिखित है :-

- (i) पत्तन द्वारा (तत्कालीन) भूतल परिवहन मंत्रालय (एमओएसटी) द्वारा अनुमोदित बर्थ आरक्षण योजना के मार्गदर्शी सिद्धांतों के आधार पर मै0 एसीटी इंडिया लिमिटेड और मै0 टी0 अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी के साथ एक दीर्घकालिक लाइसेंस करार किया था।
- (ii) बर्थ आरक्षण प्रभार से संबंधित एमओएसटी के 1 जून, 1992 के पत्र के बिंदु 1 (ii) में दिया गया एक मार्गदर्शी सिद्धांत निम्नलिखित है :-

" बर्थ आरक्षण योजना के लिए शुल्क वसूल किया जाएगा और यह कम से कम एक दिन के बर्थ किराये के बराबर अथवा बर्थ में जहाज के अनुमानित ठहराव के लिए बर्थ किराये का 25% इनमें से जो भी अधिक हो, होना चाहिए। नौवहन लाइनें बर्थ आरक्षण कराने के समय जहाज के अनुमानित ठहराव की सूचना देगी।"

- (iii) एमओएसटी ने (एमओएसटी द्वारा 8 मार्च, 1995 के पत्र में जारी बर्थ आरक्षण योजना के सामान्य मार्गदर्शी सिद्धांतों में कुछ संशोधन करने के लिए अनुरोध करने के संबंध में मंत्रालय को भेजे गए प्रस्ताव के प्रत्युत्तर में जेएनपीटी के अध्यक्ष को संबोधित) अपने 1 अप्रैल, 1999 के पत्र द्वारा बर्थ आरक्षण प्रभार में 50% वृद्धि की थी। उक्त मार्गदर्शी सिद्धांतों के पैरा 3 में निम्नलिखित संशोधन किए गए थे :-

"बर्थ में 24 घंटे से अधिक बर्थ में रुकने वाले जलयान एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के बराबर अथवा बर्थ में जलयान के वास्तविक ठहराव पर परिकलित किराया प्रभारों का 50%, इनमें से जो भी अधिक हो, शुल्क अदा करेंगे और बर्थ में 24 घंटे से कम रुकने वाले जलयानों से केवल आधे दिन के लिए बर्थ किराया प्रभारों के बराबर शुल्क वसूल किया जाएगा।"

पत्र में यह भी उल्लेख किया गया था कि एमओएसटी के 8 मार्च, 1995 के मार्गदर्शी सिद्धांतों के पैरा 3 में किया गया संशोधन 1 अप्रैल, 1999 से प्रभावी होगा।

- (iv) उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर सीएचपीटी द्वारा 1 अप्रैल, 1999 से बर्थ आरक्षण प्रभार में वृद्धि की गई थी।
- (v) चूंकि बर्थ आरक्षण प्रभार करार की शर्तों द्वारा शासित है (और दरों के मान में शामिल नहीं है), इसलिए लाइसेंसधारियों ने बड़ी हुई दर पर प्रभार देने से इंकार कर दिया। उस खाते में देय राशि को सरकार के निर्देशों के अनुसार लाइसेंसधारियों द्वारा अग्रिम रूप में अदा की गई राशि से समायोजित किया गया था। इस प्राधिकरण के 22 मार्च, 2000 के आदेश के मद्देनजर, लाइसेंसधारियों ने पत्तन से उनके द्वारा अग्रिम रूप से दी गई राशि पत्तन द्वारा पहले समायोजित की गई बर्थ आरक्षण प्रभार की बड़ी हुई राशि वापस करने की माँग की है।

2.3. जहाजरानी मंत्रालय ने (15 फरवरी, 2001 के अपने पत्र द्वारा) सीएचपीटी को दिए गए अपने उत्तर में निम्नलिखित उल्लेख किया है :-

- (i) 8 मार्च, 1995 को मंत्रालय के निर्देश जारी होने के समय महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण (टीएमपी) का गठन नहीं हुआ था, अतः इस मामले में टीएमपी को एमओएसटी द्वारा पारित आदेश को रद्द करने का कोई अधिकार नहीं है।

- (ii) पत्तन द्वारा इस आदेश को वापस लेने के सम्पूर्ण औचित्य के साथ मामले को स्पष्ट करते हुए बर्थ आरक्षण प्रभार पर सरकार के आदेश का उल्लेख करते हुए एक प्रस्ताव टीएमपी को भेजा जाए।
- (iii) लाइसेंसधारी मै0 एसीटी इंडिया लिमिटेड और मै0 टी0 अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी के मामले में 8 मार्च, 1995 में बर्थ आरक्षण प्रभार (25% से बढ़ाकर 50%) नहीं करने के कारण, जबकि उक्त पक्षों के साथ दीर्घकालिक लाइसेंस करार को अंतिम रूप देने से पूर्व विशेष रूप से अनुमोदित किया गया था, होने वाले कुल नुकसान के बारे में बताया जाए।
- (iv) सीएचपीटी टीएमपी को अपना आदेश वापस लेने के लिए पूरा औचित्य देते हुए प्रस्ताव भेज सकता है। (जिस प्रस्ताव पर कार्यवाही चल रही है वह सीएचपीटी द्वारा इसी संबंध में भेजा गया प्रस्ताव है।)

3. प्रस्ताव की एक प्रति पत्तन प्रयोक्ताओं की सभी संबद्ध प्रतिनिधि संस्थाओं को परिचालित की गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियाँ का संक्षेप निम्नलिखित है :

#### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

यदि सीएचपीटी ने एमओएसटी द्वारा पारित आदेश टीएमपी के विचार-विमर्श से पहले कार्यान्वित कर दिया होता तो टीएमपी के अनुमोदन की आवश्यकता नहीं होती, परंतु इस समय टीएमपी के अनुमोदन के बिना पत्तन प्रशुल्क में कोई वृद्धि नहीं की जा सकती। टीएमपी ने एकतरफा वृद्धि के बारे में अपने पत्र से सही प्रश्न किया है और उससे अपने आदेश में संशोधन करने का अधिकार है।

#### तमिल वेम्बर ऑफ कामर्स (टीसीसी)

हमने मै0 एसीटी इंडिया लिमिटेड और मै0 टी0 अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी से संबंधित मामलों में अपना मत पहले ही दे दिया था।

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) बर्थ आरक्षण योजना के लिए सामान्य मार्गदर्शी सिद्धांत सबसे पहले एमओएसटी ने अपने 1 जून 1995 के पत्र में पीटी-11023/2/89-पीटी द्वारा जारी किए गए थे। मार्गदर्शी सिद्धांत जेएनपीटी की अपेक्षा के प्रत्युत्तर में और उस समय जारी किए गए थे जब टीएमपी अस्तित्व में नहीं था। मार्गदर्शी सिद्धांत भारत में सभी पत्तनों पर लागू हुए और चल्क (कोयला) एवं सामान्य कार्गो जलयानों के लिए चेत्रई पत्तन न्यास पर भी लागू किए गए। मार्गदर्शी सिद्धांतों में एक दिन की बर्थ किराया लागत के बराबर अथवा कुल बर्थ किराया लागत के 25%, इनमें से जो भी अधिक हो, बर्थ आरक्षण प्रभार निर्धारित करता है।
- (ii) एमओएसटी ने (एमओएसटी द्वारा 8 मार्च, 1995 को जारी बर्थ आरक्षण योजना के सामान्य मार्गदर्शी सिद्धांतों में कुछ संशोधन करने के लिए अनुरोध करने के संबंध में भेजे गए जेएनपीटी के 27 जनवरी, 1999 के पत्र के प्रत्युत्तर में) अपने 1 अप्रैल, 1999 के पत्र में पीटी-11033/7/95-पीटी द्वारा बर्थ आरक्षण प्रभारों को 25% से बढ़ाकर 50% करके बर्थ आरक्षण प्रभार के मार्गदर्शी सिद्धांतों में संशोधन किया था। प्रस्तुत पत्र का देखकर प्रतीत होता है कि उसकी प्रतियोगिता करवाकर सभी पत्तनों को दी गई और आदेश 1 अप्रैल, 1999 से लागू हो गया।
- (iii) सीएचपीटी ने केवल 1 अप्रैल, 1999 से प्रभारों को 25% से बढ़ाकर 50% किया है और यह स्पष्ट नहीं है कि 8 मार्च, 1995 से 1 अप्रैल, 1999 के बीच की अवधि में संशोधित दर लागू क्यों नहीं की गई।
- (iv) निम्नलिखित प्रयोक्ताओं ने इस अवधि के दौरान पूर्व संशोधन पूर्व दर पर बर्थ आरक्षण योजना कसूर किया :-

जलयान प्रचालक	आरक्षित बर्थ	कार्गो प्रकार	लागू तारीख	समाप्ति तारीख
एक्ससीएल	पश्चिमी घाट 1	कंटेनर	25.9.95	24.9.97 जिसे बढ़ाकर 31.3.98 कर दिया गया है
मै0 एसीटी इंडिया लि0	जडी-I	कोयला	4.6.98	20 वर्षीय करार
मै0 टी अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी	जडी-V	कोयला/सामान्य कार्गो	13.7.98	20 वर्षीय करार

- (v) सीएचपीटी ने एमओएसटी को लिखे अपने पत्र में (अपने 29 जून, 2000 के पत्र द्वारा) कहा कि टीएएमपी ने प्रभारों के बारे में सुनवाई के दौरान प्रस्तुत औचित्य के आधार पर एमओएसटी के 50% की दर लागू करने के संशोधित आदेश पर रोक लगा दी है और अब टीएएमपी के आदेशानुसार 1 अप्रैल, 1999 से 17 अप्रैल, 2000 के बीच की अवधि के लिए बढ़े हुए बर्थ आरक्षण प्रभारों को अग्रिम से समायोजित की गई राशि में 0 एसीटी इंडिया लिमिटेड और 0 टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी को वापस करनी होगी।
- (vi) बंगाल टाइगर लाइन्स (बीटीएल) के साथ हुए वर्तमान करार के अनुसार विद्यमान बर्थ आरक्षण योजना का विवरण निम्नलिखित है :-
- (क) कंटेनर बर्थ सं. 1 के लिए करार की अवधि 1 अक्तूबर, 1999 से 3 सितम्बर, 2001 है।
- (ख) कुल बर्थ किराया लागत की 53% की दर पर प्राथमिकता बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान किया गया है।
- (ग) चट्टा लगाने और जलयान के संभरण प्रचालन का प्रबंध बीटीएल पत्तन के श्रमिक और उपस्कर का प्रयोग करके किया जाता है।
- (घ) प्रथम वर्ष 1.25 लाख टीईयू और दूसरे वर्ष 1.30 लाख टीईयू की गारंटीशुदा आवाजाही के बावजूद बीटीएल को अधिक निष्पादन के लिए कोई प्रोत्साहन नहीं दिया गया, बल्कि बीटीएल को किसी कमी के लिए सीएचपीटी को 1500 रुपए/टीईयू देने पड़े। इसे बर्थ आरक्षण योजना के अंतर्गत बहुत अधिक प्रीमियम माना जा सकता है।
- (vii) कुल बर्थ किराया लागत के 50% तक प्राथमिकता बर्थ किराया प्रभार मनमाना है और इसके समर्थन में लागत का तथ्यात्मक परिकलन नहीं है। पुरानी दर को प्रतिधारित करने का टीएएमपी का दृष्टिकोण सही था।
- (viii) सीएचपीटी यह मुद्दा केवल इसलिए उठा रहा है क्योंकि उससे मंत्रालय द्वारा पूर्व में हुई कमी के बारे में और अपने आदेश को वापस लेने के लिए टीएएमपी को औचित्य भेजकर इसमें सुधार करने के बारे में एमओएसटी की सलाह के बारे में स्पष्टीकरण देने को कहा गया है। संशोधन करने का कोई लागत औचित्य नहीं है।
- (ix) पत्तन को परामर्श दिया जाए कि वह ऐसे प्रयोक्ताओं से सामान्य बर्थ किराया प्रभारों पर प्रीमियम वसूली बंद कर दे जो निश्चित मात्रा में आवाजाही की और परिणामतः राजस्व अर्जित करने की गारंटी देते हैं। यह गारंटीशुदा राजस्व बर्थ आरक्षण देने और स्थान निर्धारित करने के लिए पत्तनों के लिए पर्याप्त प्रोत्साहन होगा।

#### चेप्रई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएए)

- (i) यह पता चला है कि बर्थ आरक्षण योजना के मार्गदर्शी सिद्धांत 1 जून, 1992 से पहले बनाए गए थे। एमओएसटी द्वारा पत्र सं. पीटी-11033/7/95-पीटी में दिए गए अपने निर्देशों के अनुसार 8 मार्च, 1995 को बर्थ आरक्षण प्रभार 25% से बढ़ाकर 50% कर दिया गया था। तत्पश्चात्, एमओएसटी द्वारा 1 अप्रैल, 1999 को मार्गदर्शी सिद्धांतों के एक खंड में संशोधन किया गया।
- (ii) सीएचपीटी ने बर्थ आरक्षण योजना के अंतर्गत, अनुमानतः 1 जून, 1992 और 8 मार्च, 1995 के पश्चात्, 0 एसीटी इंडिया लिमिटेड और 0 टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी के साथ दीर्घकालिक लाइसेंस करार किया था। यदि सीएचपीटी ने 8 मार्च, 1995 के पश्चात् करार किया और करार करने के समय के दौरान बर्थ आरक्षण प्रभार 25% से बढ़ाकर 50% करने पर विचार नहीं किया तो करार की शर्तें पूर्ण रूप से प्रभावी होंगी।
- (iii) एक ही मुद्दे पर दो भिन्न-भिन्न निदेश देने के लिए दो प्राधिकारी (अर्थात् टीएएमपी और एमओएसटी) नहीं हो सकते।
- (iv) यदि बर्थ आरक्षण प्रभार दरों के मान में शामिल नहीं है तो केवल करार की शर्तों पर विचार किया जाएगा।
- (v) भले ही यह मान भी लिया जाए कि करार की शर्तों के अनुसार लाइसेंसधारी सरकार/टीएएमपी द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रभारों का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है तथापि कोई भी परिवर्तन केवल भावी प्रभाव से ही लागू होगा।
- (vi) यदि करार में पूर्व प्रभाव से प्रभार संशोधित करने के लिए कोई विशिष्ट उपबंध नहीं है तो पूर्व प्रभावी आधार पर प्रभार लागू करना पत्तन के लिए सही नहीं होगा।
- (vii) यदि पत्तन के प्रशुल्क मामलों और व्यापार के हितों का ध्यान रखने के लिए सरकार द्वारा पूरे प्राधिकार और शक्ति प्राप्त नियामक संस्था का गठन किया गया है तो नियामक संस्था का निर्णय ही अंतिम होगा, अन्यथा ऐसे नियामक प्राधिकरण बनाने का विशेष प्रयोजन विफल हो जाएगा।

#### 4. आईएनएसए और सीएसएलए की टिप्पणियों के प्रत्युत्तर में सीएचपीटी ने निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) बर्थ आरक्षण प्रभार 25% से बढ़ाकर 50% करने के संबंध में सरकार का 8 मार्च, 1995 का पत्र सं. पीटी-11033/7/95-पीटी उसे प्राप्त नहीं हुआ था और इसकी जानकारी केवल सरकार के 1 अप्रैल, 1999 के पत्र सं.

- पीटी-11033/7/95-पीटी के प्राप्त होने पर ही मिली थी। परिणामतः 25% से बढ़ाकर 50% किया गया बर्थ आरक्षण प्रभार 1 अप्रैल, 1999 से लागू किया गया। लाइसेंसधारियों से बकाया 25% की माँग भी 1998 से की गई।
- (ii) बर्थ आरक्षण प्रभार में वृद्धि प्राधिकरण के गठन से पूर्व की गई थी, अतः प्राधिकरण सरकार द्वारा पारित आदेश का अतिक्रमण नहीं कर सकता। बर्थ आरक्षण प्रभार लाइसेंस करार की शर्तों द्वारा शासित है, दरों के मान द्वारा नहीं। प्राधिकरण का अनुमोदन केवल दरों के मान में दरे और शर्तें शामिल करने के लिए अपेक्षित होता है।
- (iii) प्राधिकरण ने सीएचपीटी को अपनी स्थिति स्पष्ट करने का अवसर दिए बिना आदेश पारित किया था। प्राधिकरण और महापत्तन का न्यासी बोर्ड महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अनुसार केन्द्र सरकार के निर्देशों से बंधे हुए हैं।
- (iv) चूंकि बर्थ आरक्षण प्रभार करार की शर्तों द्वारा शासित है, इसलिए केवल लाइसेंसधारी और सीएचपीटी ही संबंधित पक्ष हैं और आईएनएसए तथा सीएसएलए इस विषय में कोई हस्तक्षेप नहीं कर सकते।
- (v) प्राथमिकता बर्थ किराया और बर्थ आरक्षण प्रभार दो भिन्न-भिन्न मुद्दों के लाइसेंसाधीन है। प्राथमिकता बर्थ किराया के अंतर्गत सीएचपीटी बर्थ किराया प्रभारों से अतिरिक्त शुल्क वसूल कर सकता है। जबकि बर्थ आरक्षण प्रभारों में सामान्य बर्थ किराये के साथ-साथ 50% अतिरिक्त बर्थ किराया वसूल किया गया। सरकार द्वारा ध्यानपूर्वक विचार-विमर्श के पश्चात ही बर्थ किराया प्रभार में वृद्धि की गई थी। प्राधिकरण सरकार के निर्देशों में हस्तक्षेप कर पूर्ण दर नहीं बनाए रख सकता।
- (vi) सरकार ने अब यह निर्णय लिया है कि सरकार के आदेशों को रद्द करने का प्राधिकरण को कोई अधिकार नहीं है। सरकार द्वारा ध्यानपूर्वक विचार-विमर्श के पश्चात ही बर्थ आरक्षण प्रभार को 25% से बढ़ाकर 50% किया गया था, इसलिए लागत औचित्य का प्रश्न ही नहीं उठता।

6. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 18 जून, 2001 को सीएचपीटी परिसर में की गई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए थे :-

#### चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

- (i) यह सरकार द्वारा अनुमोदित वर्तमान योजना है। इसलिए, हम नियमित प्रशुल्क मामलों को तैयार करने के लिए दूसरी सुनवाई नहीं चाहते।
- (ii) 1995 का सरकारी पत्र प्राप्त नहीं हुआ था। हमें केवल 25% की जानकारी थी, 50% की जानकारी हमें नहीं थी। इसलिए, करारों में हमने केवल 25% शामिल किया था (जबकि वास्तव में हम सरकारी आदेश के बल पर 50% शामिल कर सकते थे)।
- (iii) यह टीएएमपी के गठन से पहले शुरू हुआ था। टीएएमपी का 10 अप्रैल, 2000 का आदेश में हम पर 25% के स्थान पर 50% की दर से वसूली करने से रोक लगाई गई थी। हम टीएएमपी से केवल इतना चाहते हैं कि यह यह रोक हटा ले। 50% की दर सरकार द्वारा पहले से ही अनुमोदित है।
- (iv) करार के खंड (ण) में ऐसे संशोधनों के लिए स्पष्ट प्रावधान है।
- (v) सामान्य संशोधन सुनवाई में टीएएमपी ने विशिष्ट मामलों पर चर्चा करने से इंकार कर दिया था। इसलिए हमने कहा है कि 'हमें कोई अवसर नहीं दिया गया था'।
- (vi) यह कोई प्रशुल्क प्रस्ताव नहीं है। यह टीएएमपी के अप्रैल, 2000 के आदेश की समीक्षा करने और रोक को हटाने के लिए हमारा आवेदन है।
- (vii) बर्थ आम प्रयोक्ता सुविधा है। इसीलिए जब बर्थ को प्राथमिकता दी जाती है तो विशेष दर वसूल की जाती है। इस अधिकार को प्रदत्त अधिकार नहीं समझना चाहिए।
- (viii) लागत विवरण वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हैं और इसीलिए ये गोपनीय हैं। इन्हें व्यापार के समक्ष प्रकट नहीं किया जा सकता।
- (ix) बर्थ आरक्षण योजना की निविदा प्रक्रिया में सभी उत्पादकता और दक्षता घटकों को ध्यान में रखा जाता है।
- (x) शास्ति पूर्णतः उचित है। निःसंदेह हम मात्रा छूट नहीं दे सकते। इस प्रोत्साहन को शामिल करने के लिए बर्थ आरक्षण योजना की समीक्षा की जा सकती है।
- (xi) यदि 'निर्वासन प्राथमिकता' उपबंध हर समय लागू होंगे, तो लाइनों को अधिक भुगतान करना पड़ेगा। इस प्रकार विशेष बर्थ आरक्षण योजना में उन्हें कम भुगतान करते हैं।
- (xii) बर्थ आरक्षण योजना के अंतर्गत बहुत अधिक लाभ हैं। जलयानों को कभी प्रतीक्षा नहीं करनी पड़ती। 'जहाज ठहराव समय' शून्य है। यह लाभ उनके द्वारा अदा किए जाने वाले विशेष प्रभार की तुलना में बहुत अधिक है।
- (xiii) गोत्री क्रेन भी तैयार रखी जाती है। उनका कार्गो प्रहस्तान प्रचालन एकदम शुरू किया जा सकता है। इसमें अनुमानित कम समय लगता है।

- (xiv) यदि उनका जलयान नहीं आएगा, तो हम बर्थ का प्रयोग अन्य जलयानों को देकर कर सकते हैं। वसूल किया गया बर्थ किराया उनके खाते में समायोजित किया जाता है।

### चेन्नई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए)

हम अभी कोई टिप्पणी नहीं करना चाहते।

### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) यहाँ दो मुद्दे हैं :-

- बर्थ आरक्षण योजना किस रूप में कार्यान्वित की गई है।
- दर बढ़ाने के लिए प्रस्ताव।

- (ii) जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में स्थिति मिश्र थी। एमएलओ पत्तन पर आ रहे थे। वहाँ पत्तन की उत्पादकता कम थी। इसलिए, एमएलओ विशेष ध्यान देने की माँग कर रहे थे। इसका परिणाम बर्थ आरक्षण योजना है।
- (iii) 1995 का सरकारी आदेश जेएनपीटी के लिए था जिसकी प्रति दूसरे पत्तनों को भी भेजी गई थी परंतु सीएचपीटी को प्रति नहीं मिल पाई। इस पर आज कार्रवाई कैसे की जा सकती है?
- (iv) यदि लाइनें बेहतर कार्य करती हैं तो जेएनपीटी अथवा एनएसआईसीटी जैसे अन्य पत्तन मात्रा छूट देते हैं। सीएचपीटी ने बंगाल टाइगर लाइन्स पर गारंटीशुदा यातायात पूरा न करने पर शास्तियाँ लगाई हैं।
- (v) हालांकि संशोधन किया जाना है, परंतु लागत विवरण नहीं दिए गए हैं। अतः 50% वृद्धि स्वेच्छापूर्ण है।
- (vi) हम इससे सहमत नहीं हैं कि किसी सरकारी आदेश के संदर्भ में ऐसा किया जा सकता है। इसके लिए पूरा औचित्य दिया जाना चाहिए।
- (vii) बर्थ आरक्षण योजना देने के लिए लाइनों द्वारा यातायात की दी गई गारंटी सीएचपीटी के लिए पर्याप्त प्रोत्साहन होगा। लाइनें बर्थ आरक्षण योजना के लिए 'अतिरिक्त' भुगतान करते हैं। यदि यातायात कार्यान्वित नहीं किया जाता है तो इसके लिए 'शास्ति' लगाई जा सकती है। परंतु, बर्थ किराये पर कोई 'प्रीमियम' वसूल नहीं किया जाएगा, जोकि अधिक और स्वेच्छापूर्ण है। इस प्रकार 25% से बढ़ाकर 50% करने के स्थान पर 25% को भी पूरी तरह से समाप्त कर दिया जाए। एनएसआईसीटी ने इसी मार्ग को अपनाया है।
- (viii) बर्थ आरक्षण योजना का आशय कार्यकुशलता पर जोर देना होगा, 'शास्तियाँ' लगाना नहीं। यहाँ तक कि जेएनपीटी भी प्रीमियम वसूल नहीं कर रहा।

- (ix) निर्वासन प्राथमिकता एक आकस्मिक व्यवस्था है। बर्थ आरक्षण योजना एक दीर्घकालिक व्यवस्था है। किसी एक के वितरण की तुलना दूसरी के वितरण से नहीं की जा सकती।

**मद्रास चेम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (एमसीसीआई)**

- (i) बर्थ आरक्षण योजना के लिए विशिष्ट करार किया गया है। क्या सरकारी पत्र विशिष्ट करार के किसी खंड का अधिक्रमण कर सकता है?
- (ii) टीएमपी का अप्रैल, 2000 का आदेश अधुनातन है और यह लागू रहना चाहिए।
- (iii) 25% से बढ़ाकर 50% करना बहुत अधिक वृद्धि है।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना और संयुक्त सुनवाई में पहले दिए गए तर्कों की दृष्टि से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) यह मामला (तत्कालीन) भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी मार्गदर्शी सिद्धांतों के अनुसार सीएचपीटी द्वारा चलाई जा रही बर्थ आरक्षण योजना के अंतर्गत सीएचपीटी द्वारा वसूल किए जाने वाले आरक्षण प्रभार से संबंधित है।
- (ii) इस प्राधिकरण को इस प्रभार के बारे में सबसे पहले वर्ष 2000 में सीएचपीटी की दरों के मान के संशोधन से संबंधित मामले की कार्यवाही के दौरान पता लगा था। इस प्राधिकरण के लिए उस स्थिति में अपेक्षित सूचना और जाँच के अभाव में बर्थ आरक्षण योजना की गहराई में जाना संभव नहीं था, इसलिए इस मामले पर अलग-से कार्यवाही करने का निर्णय लिया गया था। इस परिस्थिति में, इस प्राधिकरण ने आरक्षण प्रभार को न तो अनुमोदित किया न ही अस्वीकार किया। सीएचपीटी के वित्तीय हितों को ध्यान में रखते हुए, उस समय प्रचलित प्रभार को ही जारी रखने की अनुमति दी गई थी।
- (iii) सभी महापत्तन प्राथमिकता बर्थिंग योजना चलाते हैं। इस प्राधिकरण का मत है कि ऐसी स्थिति में जहाँ पत्तन क्षमताओं की पूर्ति से अधिक माँग हो, वहाँ यह प्राथमिकता बर्थिंग योजना से सौदेबाजी की संभावना बड़ेनी; और, इसलिए, ऐसी व्यवस्थाओं का समर्थन नहीं किया गया है। तथापि, जब तक ऐसी व्यवस्थाओं के पक्ष-विपक्ष की विस्तार से जाँच की जाए और कोई विकल्प सामने आए, तब तक प्राथमिकता बर्थिंग व्यवस्था का अनुमोदन अथवा अस्वीकार किए बिना यथास्थिति बनाए रखने का निर्णय लिया गया।

इस परिप्रेक्ष्य में, इसी प्रकार बर्थ आरक्षण योजना के मामले में भी इस प्राधिकरण ने योजना के प्रचालन को अनुमोदित अथवा अस्वीकार किए बिना प्रचलित यथास्थिति को बनाए रखने का निर्णय लिया।

- (iv) सच तो यह है कि किसी विकल्प के सामने आने तक इस प्राधिकरण के लिए इन मुद्दों से दूर हटना वास्तव में जरूरी नहीं है। विचार-विमर्श की प्राथमिक अवस्था में भी निर्णय लेने से कोई नुकसान नहीं होगा, क्योंकि यह प्राधिकरण अनुवर्ती सूचना, सोच-विचार, विश्लेषणों के आधार पर अपने निर्णय में कभी भी फेरबदल कर सकता है। विबंधन के सिद्धांत को न्यास के न्यायनिर्णायकों अथवा मध्यस्थों पर लागू करने के लिए नहीं कहा जा सकता। इस प्राधिकरण ने यह निर्णय पर्याप्त सावधानी से लिया था; स्पष्ट है कि यह प्रभारों के संबंध में कोई दुलमुल निर्णय नहीं करना चाहता था (विशेष रूप से उन मामलों में जहाँ निर्णय अस्थिरता की सीमा तक हो)।
- (v) उपर्युक्त के अनुसार बर्थ आरक्षण योजना से संबंधित मामले को प्राथमिकता बर्थिंग से संबंधित मामले से भिन्न रूप में देखा जा सकता है। जहाँ प्राथमिकता बर्थिंग के मामले में भुगतानों के प्रतिफल के आधार पर आकस्मिक व्यवस्थाएँ शामिल हैं और वही बर्थ आरक्षण योजना में केवल भुगतानों के ही नहीं, बल्कि सतत निष्पादन के भी प्रतिफल के आधार पर दीर्घकालिक व्यवस्था होती है। ऐसी स्थिति में, ऐसी व्यवस्थाओं को स्वीकार करने में किसी हिचकिचाहट की आवश्यकता नहीं है।

इस मामले में, ऐसी बर्थ आरक्षण व्यवस्था 1992 से प्रचलित है और (तत्कालीन) भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बृहत मार्गदर्शी सिद्धांतों द्वारा शासित है।

- (vi) सीएचपीटी ने शिकायत की है कि इस योजना के बारे में इस प्राधिकरण के तर्कों को उन्हें अपनी बात कहने का कोई अवसर दिए बिना उनकी दरों के मान के सामान्य संशोधन से संबंधित आदेश में पारित कर दिया गया। यह शिकायत

तथ्यात्मक दृष्टि से सही नहीं है। 'सामान्य संशोधन मामले' में संयुक्त सुनवाई के समय विभिन्न मुद्दों पर व्यापक चर्चा की गई थी। सीएचपीटी इस मामले को सभी जलयानों से संबंधित सामान्य मुद्दे के रूप में उठा सकता था। उसने ऐसा नहीं किया। इसके विपरीत उसने यह मामला पतन न्यास और दो पक्षों - मै0 एसीटी इंडिया लिमिटेड एवं मै0 टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी के बीच विवाद के रूप में उठाया। सामान्य प्रस्तावों से संबंधित संयुक्त सुनवाई में चूंकि विशिष्ट मामलों में सामान्य रूप से चर्चा नहीं की जाती इसलिए दो विशिष्ट मामलों पर किसी चर्चा की अनुमति नहीं दी गई थी। और जैसा कि पहले कहा गया है इस प्राधिकरण को चूंकि बर्थ आरक्षण योजना/बर्थ आरक्षण प्रभार के बारे में पहली बार उसी समय पता चला था और इसलिए वह विशिष्ट मामलों से संबंधित सामान्य मुद्दों से कम भी नहीं मान सकता था। परिणामस्वरूप, इस मामले का अभी तक समाधान नहीं हुआ है। अतः इस मामले में यह सीएचपीटी से प्राप्त पृथक प्रस्ताव है।

- (vii) प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन संबंधित आदेश में, सीएचपीटी द्वारा इस प्राधिकरण को केवल 25% प्रभार के बारे में सूचित किया गया था, वहाँ इसे बढ़ाकर 50% करने के सरकारी आदेश के बारे में कोई संकेत नहीं दिया गया था। इसलिए, किरगि भ्राति से बचने के लिए इस प्राधिकरण ने कहा था कि बर्थ किराया प्रभार में इसके द्वारा अनुमोदित वृद्धि केवल दसों के मान में अधिसूचित बर्थ किराया प्रभार पर ही लागू होगी और 25% बर्थ आरक्षण प्रभार पर लागू नहीं होगी। सीएचपीटी द्वारा इस प्राधिकरण के आदेश को बर्थ आरक्षण प्रभार को 25% से बढ़ाकर 50% करने के बारे में सरकारी आदेश को रद्द करने का आदेश मान गलत निर्वाचन किया गया है।

जैसाकि अब स्पष्ट है, 25% प्रभार की यह योजना 1 जून, 1992 को शुरू की गई थी, प्रभार को 25% से बढ़ाकर 50% करने के लिए इसमें 8 मार्च, 1995 को संशोधन किया गया था और कुछ मामूली परिवर्तन करने के लिए एक बार फिर 1 अप्रैल, 1999 को इसमें संशोधन किया गया था। सीएचपीटी को 8 मार्च, 1995 के सरकारी आदेश की जानकारी नहीं थी। सीएचपीटी को इस बारे में जानकारी केवल 1 अप्रैल, 1999 का पत्र प्राप्त होने पर ही हुई थी। अतः इस मामले में भ्राति है। अतः वास्तव में बर्थ आरक्षण प्रभार को 8 मार्च, 1995 से 25% से बढ़ाकर 50% करने का वैध सरकारी आदेश है, कि इसकी जानकारी न होने के कारण सीएचपीटी ने इस आदेश को लागू नहीं किया, इस वास्तविक स्थिति में प्राधिकरण करना नहीं कहा जा सकता। इस परिस्थिति में, यह प्राधिकरण बर्थ आरक्षण प्रभार 25% पर स्थिर रखने के बारे में अपनी पूर्ण टिप्पणी में सुधार करता है और (तत्कालीन) भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा 8 मार्च, 1995 को दिए गए आदेश में अनुसार इसे बढ़ाकर 50% करने की अनुमति देता है।

- (viii) यहाँ कुछ मिथ्या धारणाओं को स्पष्ट करना आवश्यक है :-

- (क) सीएचपीटी द्वारा दी गई गलत सलाह के संदर्भ में, सरकार ने कहा है कि इस प्राधिकरण को सरकार के आदेश को रद्द करने का कोई अधिकार नहीं है।
- (ख) सीएचपीटी ने निर्णय लिया है कि यह प्राधिकरण बर्थ आरक्षण योजना/बर्थ आरक्षण प्रभार संबंधी सरकारी आदेश का उल्लंघन नहीं कर सकता, क्योंकि यह आदेश इस प्राधिकरण के गठन से पूर्व पारित किया गया था।
- (ग) सीएचपीटी ने कहा है कि यह प्राधिकरण, महापतन के न्यासी बोर्ड की तरह, महापतन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अनुसार केन्द्र सरकार के निदेशों से बंधा हुआ है।

उपर्युक्त तीन आपत्तियों के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति स्वीकार की जा सकती है:-

- (क) इस मामले में, जैसा कि उपर्युक्त पैरा 7 (vii) में कहा गया है, इस प्राधिकरण को इस बात को स्वीकार करना चाहिए कि वैध सरकारी आदेश 8 मार्च, 1995 से लागू है और इसे ऐसे ही स्वीकार किया जा सकता है, तथापि इस सरकारी तर्क को स्वीकार नहीं किया जा सकता कि यह प्राधिकरण प्रशुल्कों से संबंधित सरकार के किसी (पूर्ववर्ती) आदेश को बदल नहीं कर सकता। जैसा कि विदित है, पूर्ववर्ती सांविधिक उपबंध सभी प्रशुल्कों की अधिसूचना के लिए सरकारी मजूरी आवश्यक थी। यदि सरकार का यह दावा स्वीकार किया जाए तो यह प्राधिकरण किसी प्रशुल्क (और/अथवा संबद्ध शर्तों) में फेरबदल नहीं कर सकता, क्योंकि वे सभी सरकार के अनुमोदन और आदेश द्वारा अधिसूचित किए गए थे। स्पष्ट है कि यह किसी प्रकार भी मान्य प्रस्ताव नहीं होगा। फरवरी, 1997 की संशोधित संविधि द्वारा सरकार की प्रशुल्कों को अनुमोदित करने और अधिसूचित करने की शक्ति इस प्राधिकरण को सौंप दी गई। इस शक्ति में किसी भी वर्तमान प्रशुल्क (और सभी संबंधित मुद्दों) को चुनौती देने की शक्ति भी निहित है।



- (ख) इस प्राधिकरण के गठन से पूर्व सरकार के आदेश से की गई व्यवस्थाओं में फेरबदल करने के लिए इस प्राधिकरण की क्षमता के बारे में सीएचपीटी का दावा पूर्णतः गलत है। यदि ऐसा होता तो, जैसा कि उपर्युक्त (क) में कहा गया है, किसी प्रकार का कोई परिवर्तन नहीं किया जा सकता। निश्चित रूप से, संविधि में केवल स्थायी प्रशुल्क स्थिति बनाए रखने के प्रयोजन से इस प्राधिकरण का गठन करने के लिए संशोधन नहीं किया गया था।
- (ग) इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी केन्द्र सरकार के निदेशों के बारे में सीएचपीटी की टिप्पणी निरपवाद है। केवल इस मामले में कोई ऐसा 'निदेश' नहीं है। किसी कार्यकारी सूचना की तुलना महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत 'निदेश' से नहीं की जा सकती। और उल्लेखनीय है कि उक्त कार्यकारी सूचना भी सीएचपीटी को संबोधित थी, इस प्राधिकरण को नहीं।
- (ix) सीएचपीटी ने बहुत ही असाधारण टिप्पणी की है कि वास्तव में केवल उसकी दरों के मान में दरों और शतों को शामिल करने के लिए ही इस प्राधिकरण का अनुमोदन अपेक्षित है सरकार के आदेश द्वारा पहले से की गई व्यवस्थाओं में सुधार के लिए नहीं। ऐसी स्थितियों और दरों के मान तथा सभी प्रशुल्क संबंधित मामलों पर निर्णय लेने के संबंध में सही विधि स्थिति का विश्लेषण पहले ही किया जा चुका है। इस विश्लेषण के परिप्रेक्ष्य में, सीएचपीटी के तर्क को संविधि में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण पद्धति के परिहास के रूप में देखा जा सकता है।

इसी प्रकार, इन कार्यवाहियों में आईएनएसए और सीएसएलए की संलिप्तता पर सीएचपीटी की आपत्ति निराधार है। जैसा कि पहले उपर्युक्त 7 (vi) में कहा गया है, इस मामले में भ्रम की स्थिति सीएचपीटी की केवल दो विशिष्ट पक्षों के संदर्भ में बर्थ आरक्षण पद्धति/बर्थ आरक्षण प्रभार के संबंध में अपनाए गए दृष्टिकोण के कारण पैदा हुई। हो सकता है कि सीएचपीटी ने मौजूदा केवल दो पक्षों से करार समाप्त किए हों। परंतु बर्थ आरक्षण योजना को सभी जलयानों के लिए खुली सामान्य प्रस्थापना की योजना के रूप में देखा जाए। ऐसी स्थिति में आईएनएसए और सीएसएलए को, जो जलयान प्रचालकों की मान्यता प्राप्त प्रतिनिधि संस्थाएँ हैं, इन कार्यवाहियों में अपने मत प्रस्तुत करने से इंकार नहीं किया जा सकता।

8. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण बर्थ आरक्षण प्रभार को लागू बर्थ किराये की 25% की दर पर बनाए रखने के बारे में (अपने 22 मार्च, 2000 के अपने आदेश में) की गई अपनी टिप्पणी में संशोधन करने का और इसे (तत्कालीन) भूतल परिवहन मंत्रालय के आदेशानुसार 50% करने की अनुमति देने का निर्णय करता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष  
[विज्ञापन/143/2001/असाधारण]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 26th September, 2001

No. TAMP/35/2001-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Chennai Port Trust for a review of its Order dated 22 March, 2000 with reference to berth reservation charges as in the Order appended hereto.

298561/2001-2

## SCHEDULE

Case No.TAMP/35/2001-CHPT

Chennai Port Trust (CHPT)

- - -

Applicant

**ORDER**

(Passed on this 30th day of August 2001)

The Chennai Port Trust (CHPT) has sent a proposal for a review of this Authority's Order dated 22 March 2000 with reference to the Berth Reservation Charges.

2.1. The facts of the case are as follows:

- (i). This Authority had passed an Order on 22 March 2000 approving revision of the Scale of Rates of the CHPT.
- (ii). In paragraph 11(vi) of the said Order, this Authority had made the following points:
  - (a). Levy of berth reservation charge @ 25% of applicable berth hire was introduced by the CHPT in line with an advice given by the Government sometime ago.
  - (b). Levy of berth reservation charge came to the knowledge of the Authority for the first time in the case relating to general revision of tariffs of the CHPT. That being so, the Authority found that it was not possible to go into the details of the concept of berth reservation charge as a part of the proceedings of that case. Accordingly, the Authority reserved this item for separate scrutiny.
  - (c). Keeping in mind the financial interests of the CHPT, the Authority allowed the levy of berth reservation charge to stay for the time being. But, the Authority did not allow any change in the rate of berth reservation charge and ordered continuance of this levy @ 25% of the applicable berth hire.

2.2. In pursuance of the position described above, the CHPT has now requested this Authority to review its Order on berth reservation charge. The points stated by the port in its letter dated 29 June 2000 addressed to the (then) Ministry of Surface Transport seeking directions in terms of Section 54 and Section 111 of the Major Port Trusts Act 1963 in the matter are summarised below:

- (i). A long term licence agreement was entered into by the Port with M/s. ACT India Limited and M/s. T. Arumal Durai & Co. on the basis of the Guidelines on Berth Reservation Scheme approved by the (then) Ministry of Surface Transport (MOST).
- (ii). One of the guidelines at Point 1(ii) of the MOST letter dated 1 June 1992 pertaining to the berth reservation charge reads as follows:

*"A fee will have to be charged for berth Reservation Scheme and this should be equal atleast to the berth hire for a day or to 25% of the berth hire for the expected stay of the ship at berth whichever is higher. The shipping lines should intimate the expected stay of the ship at the time of asking for berth reservation".*

- (iii). The berth reservation charge was enhanced to 50% by the MOST vide its letter dated 1 April 99 (addressed to the Chairman of the JNPT in response to its proposal to the Ministry requesting for certain amendments to the General Guidelines on the Berth Reservation Scheme issued by the MOST in its letter

dated 8 March 1995.) Paragraph 3 of the said Guidelines was amended to read as follows:

*"The vessels which stay at berth for more than 24 hours shall pay a fee equivalent to berth hire charges for single day or 50% of the hire charges calculated on the actual stay of the vessel at berth whichever is higher; and a fee equivalent to berth hire charges for half a day only shall be charged from the vessels which stay at berth for less than 24 hours".*

The letter also stated that the amendment to the paragraph 3 of the Guidelines of the MOST, dated 8 March 1995 would come into effect from 1 April 1999.

- (iv). In view of the position described above, the berth reservation charge was enhanced with effect from 1 April 99 by the CHPT.
- (v). Since the berth reservation charge is governed by the terms of the agreement (and not covered by the Scale of Rates), the licensees refused to pay the charge at a higher rate. The amount due on that account was adjusted from the advance paid by the licensees as per the Government directions. In view of the Authority's Order dated 22 March 2000, the licensees have approached the Port to refund the increased amount of the berth reservation charge adjusted earlier by it from the advance paid by them.

2.3. In its reply to the CHPT, the Ministry of Shipping (vide its letter dated 15 February 2001) has stated as follows:

- (i). The Tariff Authority for Major Ports (TAMP) was not constituted at the time of issue of the Ministry's instructions on 8 March 1995, hence the TAMP has no right to quash the Order passed by the MOST in this case.
- (ii). A proposal stating the order of the Government on berth reservation charge be forwarded to the TAMP by the port explaining the matter with complete justification for withdrawal of its Order.
- (iii). To indicate the total loss on account of not enhancing the berth reservation charge (from 25% to 50%) with effect from 8 March 95 in respect of the licensees viz., M/s. ACT India and M/s. T. Arumai Durai & Co. which was specifically approved prior to finalisation of the long term licence agreement with the said parties.
- (iv). The CHPT may send a proposal with full justification to the TAMP for withdrawal of its Order. (The proposal under process is the one so sent by the CHPT.)

3. A copy of the proposal was circulated to all concerned representative bodies of port users. The comments received are summarised as below:

#### **Indian National Shipowners Association (INSA)**

If the CHPT had implemented the order passed by the MOST before the constitution of the TAMP, the approval of the TAMP was not required; however, presently no increase in port tariff can take place without the approval of the TAMP. The TAMP has rightly questioned the Port in its Order about the unilateral increase and may have reservation in amending its Order.

#### **Tamil Chamber of Commerce (TCC)**

We have already given our view in the cases relating to M/s. ACT India Limited and M/s. T. Arumai Durai & Co.

**Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). The general guidelines for the Berth Reservation Scheme was first introduced by the MOST vide its letter No.PT-11023/2/89-PT dated 1 June 92. The guidelines were issued at the time when the TAMP was not in existence and in response to a requirement of the JNPT. The Guidelines became applicable to all the ports in India and applied at the Chennai Port also for the bulk (coal) as well as general cargo vessels. The Guidelines fixed the berth reservation charge equal to one day berth hire cost or 25% of the total berth hire cost whichever is higher.
- (ii). The MOST vide its letter No.PT-11033/7/95-PT dated 1 April 99 (in response to the JNPT's letter dated 27 January 99 seeking certain amendment in the general Guidelines on Berth Reservation Scheme issued by the MOST on 8 March 95) amended the guidelines on the berth reservation charge by increasing it from 25% to 50%. The letter appears to have been copied and delivered to all the Ports and the Order became effective from 1 April 99.
- (iii). The CHPT has increased the charges from 25% to 50% only from 1 April 99 and it is not clear as to why the revised rate was not applied between the period from 8 March 95 to 1 April 99.
- (iv). The following users have entered into a Berth Reservation Scheme agreement during this period at the old (pre-revised) rate:

Vessel Operator	Berth Reserved	Cargo Type	Effective date	Expiry date
XCL	West Quay 1	Containers	25.9.95	24.9.97 extended upto 31.3.98
M/s. ACT India Ltd.	JD-I	Coal	4.6.98	20 year Agreement
M/s. T. Arumai Durai & Co	JD-V	Coal/General Cargo	13.7.98	20 year Agreement

- (v). In its letter to the MOST, the CHPT (vide its letter dated 29 June 2000) stated that the TAMP stayed the revised order of the MOST for application of a rate of 50% on the basis of justifications put forth during the hearing against the charge; and now, the amount adjusted from the advance towards the enhanced berth reservation charge for the period between 1 April 99 to 17 April 2000 becomes refundable to M/s. ACT India and M/s. T. Arumai Durai & Co., as per the TAMP Order.
- (vi). The details of the Berth Reservation Scheme in existence as per the current agreement with Bengal Tiger Lines (BTL) are given below:
  - (a). The duration of the agreement is between 1 October 99 to 30 September 2001 for container Berth No.1.
  - (b). The priority berth hire charges @ 50% of the total berth hire cost are paid.
  - (c). The stacking and feeding operation of the vessel are managed by the BTL by using port labour and equipment.
  - (d). In spite of the guaranteed throughput of 1.25 lakhs TEU for the first year and 1.30 lakhs TEU for the second year, no incentive is given to BTL for over performing, rather, the BTL has to pay CHPT Rs.1500/TEU for any shortfall. This can be considered a very high premium under the Berth Reservation Scheme.
- (vii). The priority berth hire charge upto 50% of the total berth hire cost is arbitrary and is not supported with factual workings of cost. The TAMP was correct in retaining the old rate.

- (viii). The CHPT is raising this issue only because it has been asked to explain by the Ministry for omission in the past and the MOST's advice to rectify it by sending justification to the TAMP for withdrawal of its Order. There are no cost justification for the revision.
- (ix). The Port may be advised to discontinue charging a premium over the normal berth hire charges to such users who guarantee a fixed quantity of throughput and hence the revenue. This guaranteed revenue shall be an incentive enough for the Ports to offer berth reservation or fixed window to such users.

**The Chennai Custom House Agents' Association (CCHAA)**

- (i). It is noticed that the guidelines for the Berth Reservation Scheme have been framed as early as 1 June 1992. On 8 March 1995, berth reservation charge has been enhanced from 25% to 50% by the MOST as per their instructions in letter No.PT-11033/7/95-PT. Subsequently on 1 April 1999 an amendment to one of the clauses of the guideline has been introduced by the MOST.
  - (ii). The CHPT entered into a long-term license agreement with M/s. A C T India and M/s.T. Arumai Durai & Co., under the Berth Reservation Scheme, presumably after 1 June 1992 and 8 March 1995. If the CHPT has entered into an agreement after 8 March 1995 and have not consider the enhancement of 25% to 50% berth reservation charge during the time of entering into the agreement, in all fairness, the terms of the agreement shall prevail.
  - (iii). There cannot be two authorities (i.e., the TAMP and the MOST) giving two different directions on a singular issue.
  - (iv). If the berth reservation charge is not covered by the Scale of Rates then the terms of agreement shall only be considered.
  - (v). Even assuming that as per the terms of the agreement, the licensee is liable to pay the charges levied by the Government / TAMP, any change can only be prospective.
  - (vi). If there is no specific provision in the agreement for revising charges with retrospective effect, it will be incorrect for the Port to enforce the charges on a retrospective basis.
  - (vii). If a regulatory body has been constituted by the Government with full authority and power to look into the tariff matters of the Port and interests of the Trade, the decision of the regulatory body must be final; otherwise, the very purpose of creation of such a regulatory authority gets defeated.
4. In response to the comments of the INSA and CSLA, the CHPT has made the following points:
- (i). The Government letter No. PT-11033/7/95-PT dated 8 March 1995 enhancing the berth reservation charge from 25% to 50% was not received by it and it came in light only on receipt of the Government's letter No. PT-11033/7/95-PT dated 1 April 1999. Hence the increase of berth reservation charge from 25% to 50% has been effected from 1 April 1999. The claims for balance 25% have also been made from 1998 onwards from the licensees.
  - (ii). The berth reservation charge was enhanced before the constitution of the Authority and hence the Authority cannot override the Order passed by the Government. The berth reservation charge is governed by the terms of the licencing agreement and not by the Scale of Rates. The Authority's approval is required only for incorporating the rates and conditionalities in the Scale of Rates.

- (iii). The Authority had passed the Order without giving an opportunity to the CHPT to explain its position. The Authority and the Board of Trustees of a major port are bound by the directions of the Central Government in terms of Section 111 of the MPT Act.
- (iv). Since the berth reservation charge is governed by the terms of agreement, the licensee and the CHPT are the only concerned parties and the INSA and the CSLA has no role to interfere in this subject.
- (v). The priority berth hire and berth reservation charge under licensing of two different issues. Under priority berth hire the CHPT shall collect a fee in addition to berth hire charges. Whereas, berth reservation charge are collected at 50% of the berth hire in addition to normal berth hire. The increase in berth reservation charge was made by the Government after careful consideration. The Authority cannot interfere in Government instructions and retain the old rate.
- (vi). The Government have now taken a stand that the Authority has no right to quash the orders of the Government. As the revision of berth reservation charge from 25% to 50% was made by the Government after careful consideration, the cost justification does not arise.

6. A joint hearing in this case was held at the CHPT premises on 18 June 2001. At the joint hearing, the following submissions were made:

**The Chennai Port Trust (CHPT)**

- (i). This is an existing scheme approved by the Government. We do not, therefore, want another hearing to prepare for a regular tariff case.
- (ii). Government letter of 1995 was not received. We were aware only of 25%; not of the 50%. In the Agreements, therefore, we incorporated only 25% (when in fact we could have incorporated 50% on strength of the Government Order.)
- (iii). This was started before the TAMP was constituted. The TAMP's Order dated 10 April 2000 was an embargo on us in charging the rate from 25% to 50%. We only want the TAMP to remove the embargo. The rate of 50% has already been approved by the Government.
- (iv). Clause (m) of the Agreement provides unambiguously for such revisions.
- (v). In the general revision hearing the TAMP refused to discuss the specific cases. That is why we say 'there was no opportunity given to us'.
- (vi). This is not a tariff proposal. Ours is an application for a review of TAMP's April 2000 Order and remove the embargo.
- (vii). Berth is a common user facility. That's why a special rate is charged when preferential access is given. This right cannot be taken for granted.
- (viii). Cost details are commercially sensitive and, therefore, confidential. These cannot be revealed to the Trade.
- (ix). Tendering process for Berth Reservation Scheme takes into account all productivity and efficiency factors.
- (x). Penalty is fully justified. Of course, we do not give volume discounts. There can be a review of the Berth Reservation Scheme to introduce this incentive.
- (xi). If the provisions for 'ousting priority' are applied every time, the lines will have to pay more. That is why the special Berth Reservation Scheme where they pay less.

- (xii). The benefits under Berth Reservation Scheme are enormous. Vessels do not wait at all. 'Ship standing time' is zero. This benefit far out weighs the special charge they have to pay.
- (xiii). Gantry cranes are also kept ready. Their cargo handling operation starts at once. Turn around time is considerably reduced.
- (xiv). If their vessel does not arrive, we utilise the berth by giving it to others. The berth hire so collected is adjusted to their credit.

#### **The Chennai Steamer Agents' Association (CSAA)**

We have no observations to make now.

#### **The Contalner Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). Two issues are there:
  - the way Berth Reservation Scheme has been implemented.
  - the proposal to increase the rate.
- (ii). The situation in the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) was different. MLOs were calling at the port. There was low port productivity. MLOs were, therefore, demanding special attention. Hence the Berth Reservation Scheme.
- (iii). Government Order in 1995 was for the JNPT, which was copied to others, which was not received by the CHPT. How can it be acted upon today?
- (iv). If the Lines performed better, other ports like JNPT or NSICT give volume discounts. The CHPT has imposed penalties on Bengal Tiger Lines for not achieving guaranteed traffic.
- (v). Even if there has to be a revision, costing details are not given. Increase to 50% is, therefore, arbitrary.
- (vi). We do not agree that this can be done with reference to any Government Order. There has to be good justification.
- (vii). Guarantee of traffic by lines should be incentive enough for the CHPT to give Berth Reservation Scheme. The lines pay 'extra' for the Berth Reservation Scheme. There can be 'penalty' if the traffic does not materialise. But, do not charge any 'premium' on berth hire which is high and arbitrary. So instead of increasing 25% to 50%, abolish the 25% altogether. The NSICT follows this approach.
- (viii). Berth Reservation Scheme shall be emphasising the efficiency aspects; but, not 'penalties'. Even the JNPT does not charge the premium.
- (ix). Ousting priority is a spasmodic arrangement. Berth Reservation Scheme is a longer-term arrangement. Details of one cannot be compared to the other.

#### **Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI)**

- (i). There is a specific Agreement on Berth Reservation Scheme. Can a Government letter supersede a clause in a specific Agreement?
- (ii). TAMP Order of the April 2000 is the latest and that must prevail.
- (iii). Increase from 25% to 50% is too steep.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). This case relates to a reservation charge levied by the CHPT under a Berth Reservation Scheme operated by it in accordance with Guidelines issued by the (then) Ministry of Surface Transport.
- (ii). This Authority came to know about the charge for the first time only during the processing of the case relating to general revision of the Scale of Rates of the CHPT in 2000. As it was not possible for this Authority at that stage to go into the details of the Berth Reservation Scheme in the absence of requisite information and scrutiny, it was decided to deal with the matter separately. In the circumstance, this Authority neither approved nor disapproved the reservation charge. Bearing in mind the financial interests of the CHPT, the charge was allowed to be continued as it existed at that time.
- (iii). All major ports operate a priority berthing scheme. This Authority has been of the view that, in a situation where demand for exceeds supply of port capacities, such a priority berthing scheme will lend scope for manipulations; and, it has, therefore, not been favourably inclined towards such arrangements. Nevertheless, until it has had time to go into details of the *pros* and *cons* of such arrangements and develop any alternative, it has decided to let the *status quo* prevail without either approving or disapproving the system of priority berthing.

In this backdrop, and in the same way, in the case of the Berth Reservation Scheme also this Authority has let the *status quo* prevail without either approving or disapproving the Scheme in operation.

- (iv). Strictly speaking, it is not really necessary for this Authority to veer away from these issues until development of any alternatives. Nothing will be lost by taking a stand even at a preliminary stage of consideration; this Authority can always alter its stand based on subsequent information, deliberations, analysis. The principle of estoppel cannot be said to apply to adjudicators or arbiters of justice. This Authority took the stand it did only by way of abundant caution; apparently, it did not wish to expose itself to the vulnerability of a charge of vacillation (especially in cases where the decisions tend to border on swings of oscillation).
- (v). Be that as it may, the matter relating to the Berth Reservation Scheme can be seen to be different from that relating to priority berthing. Whereas the latter involves spasmodic arrangements based on considerations of payments, the former is predicated on a steady long-term arrangement based on considerations not only of payments but equally of sustained performance. That being so, there need not be any hesitation in recognising such arrangements.

In this case, such a berth reservation arrangement has existed since 1992; and, has been governed by comprehensive Guidelines issued by the (then) Ministry of Surface Transport.

- (vi). The CHPT has complained that this Authority's observations about this Scheme have been passed in the Order relating to the general revision of its Scale of Rates without giving any opportunity to it to express its views. This complaint is not factually correct. There was an elaborate discussion on various issues at the time of the joint hearing in the 'general revision case'. The CHPT could have raised this matter as a general issue concerning all vessels. It did not do so. Instead, this matter was raised as a dispute between the Port Trust and two parties - M/s. ACT India Limited and M/s. T. Arumai Durai & Co. Since, in joint hearings relating to general proposals, specific cases are not ordinarily discussed, no discussion on the two specific cases was allowed. And, as earlier stated, since this Authority came to know about the Berth Reservation Scheme / berth reservation charge for the first time only at that stage, it could not also see behind



the specific cases to sight the general issues involved. As a result, this matter remained unresolved. Hence, this separate proposal from the CHPT in this matter.

- (vii). In the Order relating to the general revision of tariffs, this Authority was informed by the CHPT only about a '25% charge'; there was no indication about the Government Order enhancing it to 50%. To avoid any confusion, therefore, this Authority had stated that the enhancement approved by it in the berth hire charge will apply only to the berth hire charge notified in the Scale of Rates and not to the 25% berth reservation charge. This has been wrongly interpreted by the CHPT as amounting to an Order by this Authority to quash the Government Order about enhancement of the berth reservation charge from 25% to 50%.

As it now transpires, the Scheme was introduced on 1 June 1992 with a 25% charge; it was amended on 8 March 1995 to enhance the charge from 25% to 50%; and, it was further amended on 1 April 1999 to introduce some minor changes. The CHPT was unaware of the Government Order dated 8 March 95 which it came to know about only when the letter dated 1 April 99 was received. Hence, the confusion in this matter. As a matter of fact, therefore, there has been a valid Government Order enhancing the berth reservation charge from 25% to 50% with effect from 8 March 95; that the CHPT did not enforce the Order because of being unaware of it cannot be said to detract from this factual position. In the circumstance, this Authority likes to modify its earlier observation about the berth reservation charge remaining static at 25% and allow it to be increased to 50% as ordered by the (then) Ministry of Surface Transport on 8 March 95.

- (viii). It is necessary here to clear certain misconceptions:
- (a). With reference to a wrong advice given by the CHPT, the Government has stated that this Authority has no right to quash the Order of the Government.
  - (b). The CHPT has taken the stand that this Authority cannot override the Government Order about the Berth Reservation Scheme / berth reservation charge as the Order was passed before this Authority was constituted.
  - (c). The CHPT has stated that this Authority, like the Board of Trustees of a major port, is bound by the directions of the Central Government in terms of Section 111 of the Major Port Trusts Act.

With reference to the three objections cited above, the following position is worthy of recognition:

- (a). While in this case, as earlier stated in Para 7.(vii). above, this Authority can recognise the fact that a valid Government Order has been in position since 8 March 95 and can be recognised as such, it is difficult to accept the Government contention that this Authority cannot overturn any (earlier) order of the Government relating to tariffs. As is known, the earlier statutory provision required Government sanction for notification of all tariffs. If the Government's contention in reference were to be accepted, then, this Authority cannot alter any tariffs (and/ or the attached conditionalities) since they had all been notified as approved and ordered by the Government. Clearly this will not be a tenable proposition at all. The amended Statute of February 1997 has vested in this Authority the power of the Government to approve and notify tariffs. Inherent in this power is the power to call into question any of the existing tariffs (and all related issues).
- (b). The CHPT's contention about the competence of this Authority to alter arrangements ordered by the Government prior to its constitution is totally

misconceived. If this were to be so, then, as described in (a) above, there can be no change at all. Surely, the Statute would not have been amended to constitute this Authority only for the purpose of witnessing a static tariff situation!

- (c). The CHPT's observation about directions of the Central Government being binding on this Authority is unexceptionable. Only, in this case, there has been no such 'direction'. An executive communication cannot be equated with a 'direction' under Section 111 of the Major Port Trusts Act. And, significantly, the said executive communication is also addressed to the CHPT and not to this Authority.
- (ix). The CHPT has made a most extraordinary observation that what is really required is this Authority's approval only for incorporating the rates and conditionalities in its Scale of Rates and not for ratifying the arrangements already ordered by the Government. The correct legal position governing such situations and the powers of this Authority to deal with the Scale of Rates and all tariff-related matters have already been analysed above. In the backdrop of the analysis given, the contention of the CHPT cannot but be seen to amount to a mockery of the tariff setting system envisaged in the Statute.

Likewise, the CHPT's objection to involvement of the INSA and the CSLA in these proceedings is devoid of any substance. As has already been pointed out in 7.(vi). above, the confusion in this case has arisen because of the CHPT's approach of dealing with the Berth Reservation System / berth reservation charge only with reference to the two specific parties in reference. It may be that the CHPT has concluded Agreements only with two parties as of now. But, the Berth Reservation Scheme as a Scheme has to be seen as a general proposition open to all vessel operators. That being so, the INSA and the CSLA who are recognised representative-bodies of vessel operators cannot be denied a role to represent their views in these proceedings.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides to modify its observation (made in its earlier Order dated 22 March 2000) about berth reservation charge remaining static at 25% of the applicable berth hire and allow it to be increased to 50% as ordered by the (then) Ministry of Surface Transport.

S. SATHYAM, Chairman  
[ADVT./143/2001/Ext'y.]